SEPARATA DE ACTUALIZACIÓN PROFESIONAL

ESCUELA DE GUERRA NAVAL ARGENTINA

15

2023

¿Estamos en un 'Punto de Inflexión' En la Seguridad Global?

JAMES HOLMES

2050: ¿Cómo será el Futuro del Sector Marítimo?

LLOYD'S REGISTER

ULAQ KAMA: Otro impulso para cambiar aún más el paradigma

HASAN ÖZYURT

Geopolítica y poder naval en el siglo XXI

JUAN BATTALEME

El presente foro se nutre de autores y publicaciones nacionales e internacionales vinculadas a la guerra naval y a los intereses marítimos, cuyo objetivo es: difundir entre los exalumnos de esta Escuela de Guerra Naval y futuros cursantes artículos de interés para su formación profesional. LA SEPARATA tendrá una frecuencia mensual y complementará, de manera digital, lo publicado en la Revista de la Escuela de Guerra Naval.

¿Estamos En Un 'Punto De Inflexión' En La Seguridad Global?

JAMES HOLMES

25/09/2023

Palabras presentadas por el Dr. James Holmes en el Foro de Seguridad Global '23 , Consejo de Asuntos Mundiales de Connecticut, Hartford, CT, 22 de septiembre de 2023.

La pregunta planteada por los organizadores es: ¿Será Taiwán un punto de inflexión en la seguridad global? Bueno, ¿por qué no empezamos por el principio y preguntamos qué es un punto de inflexión?

Al analizar las diferentes definiciones de los diccionarios, hay algunos denominadores comunes. Un punto de inflexión siempre implica un cambio de estado. Siempre implica causa y efecto. Y siempre implica tiempo, siendo el tiempo el tiempo consumido durante el cambio de fase de una condición a otra. Algunas definiciones añaden que el cambio es dramático en el punto de inflexión o irreversible después de éste. No necesariamente estoy de acuerdo con esas afir-

EL CATACLISMO EN EUROPA LLEVÓ AL GOBIERNO, EL EJÉRCITO Y LA SOCIEDAD ESTADOUNIDENSES A SUPERAR UN PUNTO DE INFLEXIÓN ENTRE UN MOMENTO EN EL QUE LA GUERRA PARECÍA LEJANA E HIPOTÉTICA Y UN MOMENTO EN EL QUE PARECÍA ESTAR ACERCÁNDOSE A ELLOS EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL, AMENAZANDO CON COLAPSAR LA SEGURIDAD HEMISFÉRICA

maciones. Incluso una transformación radical puede ser difícil de percibir cuando ocurre, mientras que los cambios de estado son reversibles en muchos casos.

Debido a que comencé como ingeniero marino trabajando con calderas, motores y generadores, me inclino por la definición de Malcolm Gladwell de un punto de inflexión como un "punto de ebullición". Me gusta porque transmite vívidamente la imagen de un cambio de un estado a otro y porque incorpora el factor humano donde otras definiciones no lo hacen.

El punto de ebullición, por supuesto, es la temperatura a la que una sustancia comienza a cambiar de un estado físico a otro, como por ejemplo de agua líquida a vapor dentro de una caldera. Los auxiliares de caldera encienden fuegos, llevan el agua al punto de ebullición e inician un cambio de fase de agua a vapor, que tiene propiedades muy diferentes. Una vez que se completa el proceso de ebullición, se puede "sobrecalentar" el vapor, elevando la temperatura hasta que sea vapor seco útil para hacer girar las turbinas de la maquinaria. Pero el cambio no es irreversible, porque se puede condensar vapor después de extraerle energía. Lo envías a través de un intercambiador de calor, vuelve a ser agua, lo introduces nuevamente en la caldera y el ciclo de vapor comienza de nuevo.

Por lo tanto, es posible acercarse al punto de ebullición desde abajo y desde arriba, y los ingenieros lo hacen de forma rutinaria. Los seres humanos pueden regular los cambios de estado.

La metáfora del punto de ebullición también es esclarecedora porque la velocidad a la que se inyecta energía térmica (calor) en el sistema afecta la forma en que se produce el proceso de ebullición y afecta al sistema mismo. Puedes subir la temperatura de forma lenta y uniforme para evitar dañar la planta. La maquinaria odia los transitorios rápidos, por eso hay que calentarla antes de ponerla en funcionamiento. O puedes subir la temperatura de forma repentina y rápida. Eso ejerce mucha presión sobre la maquinaria, incluso cuando acelera el inicio y el ritmo del cambio de fase.

El punto de ebullición constituye una analogía sorprendentemente esclarecedora desde las ciencias físicas hasta el ámbito de la diplomacia y la estrategia. Se puede aplicar un estímulo lenta y gradualmente a algún sistema; para nuestros propósitos actuales, el sistema es el orden internacional basado en reglas establecido después de la Segunda Guerra Mundial, así como el sistema de defensa hemisférico aquí en las Américas. Un estímulo lento y de magnitud limitada constituye un catalizador débil para una respuesta política o militar audaz y decisiva por parte de los custodios del sistema. Tiende a provocar una respuesta tibia. Así pues, tanto en la política como en las ciencias, los puntos de inflexión no son inevitables ni irrevocables. La gente, tanto los defensores como los opositores del sistema, tiene voz y voto en ellos.

Si un estímulo de débil a moderado tiende a provocar una reacción de débil a moderada, un estímulo repentino y desgarrador tiende a aplicar un catalizador irresistible para la acción. Este patrón se ve en mi analogía histórica habitual para pensar en la preparación naval y militar de Estados Unidos para una guerra en el Pacífico en la actualidad. Es decir, la caída de Francia ante las armas alemanas en 1940. Ese trauma lanzó a Estados Unidos a una intensificación militar total.

Antes de 1940, el Congreso y la administración de Franklin Roosevelt habían estado reconstruyendo gradualmente la Armada de los Estados Unidos desde su punto más bajo de entreguerras mientras se acumu-

laban nubes de tormenta en Europa y Asia. El ascenso del nazismo, el fascismo italiano y el militarismo japonés en la década de 1930 fue la contrapartida de la infusión gradual de calor en nuestra central eléctrica imaginaria. Mientras la amenaza parecía remota y abstracta, provocó una respuesta incremental de Washington DC en términos de legislación y construcción naval.

Eso cambió cuando Francia, considerada la principal potencia militar de Europa y baluarte contra el totalitarismo, colapsó pocas semanas después de un ataque del ejército alemán. Su caída fue el equivalente a poner en rojo repentinamente los quemadores de nuestra caldera imaginaria, con todas las tensiones en el hardware que conlleva un transitorio abrupto y ardiente. Los acontecimientos en Europa hicieron añicos las viejas formas de pensar en Washington. El triunfo alemán asustó muchísimo a los legisladores y formuladores de políticas estadounidenses, lo que los impulsó a aprobar la Ley de la Armada de los Dos Océanos de 1940, una medida que de hecho autorizó la construcción de una segunda Armada estadounidense, más brillante y más avanzada, para acompañar a la existente. flota. Una vez que la armada de dos océanos se hizo a la mar a partir de 1943, Estados Unidos tuvo suficientes barcos para estacionar lo que equivalía a una armada independiente en cada costa por primera vez en su historia.

De modo que el cataclismo en Europa llevó al gobierno, el ejército y la sociedad estadounidenses a superar un punto de inflexión entre un momento en el que la guerra parecía lejana e hipotética y un momento en el que parecía estar acercándose a ellos en el hemisferio occidental, amenazando con colapsar la seguridad hemisférica. zona que los estadounidenses y sus vecinos habían disfrutado durante mucho tiempo. Una conmoción en Europa, y las acciones políticas y militares que provocó, hicieron que la república fuera muy útil tanto en el teatro del Atlántico como en el del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

Entonces, ¿por qué la guerra de Rusia contra Ucrania no nos ha llevado a superar un punto de inflexión de manera similar, incitándonos a montar otro esfuerzo masivo para prepararnos para la guerra? Uno pensaría que sí. El orden global que presidemos está bajo ataque. Una vez más, una importante nación europea ha sido atacada por un vecino depredador, al mismo tiempo que una potencia dominante del Pacífico toca tambores de guerra todos los días. Pero no se percibe el mismo sentido de urgencia que mostraron los tomadores de decisiones en el verano de 1940. Permítanme proponer tres posibles explicaciones de por qué Ucrania no ha puesto en acción el sistema hoy como lo hizo Francia en aquel entonces. Esto puede ayudarnos a mirar a través de un cristal oscuro, vislumbrando las consecuencias si China atacara a Taiwán.

EL ORDEN GLOBAL QUE PRESIDIMOS ESTÁ BAJO ATAQUE. UNA VEZ MÁS, UNA IMPORTANTE NACIÓN EUROPEA HA SIDO ATACADA POR UN VECINO DEPREDADOR, AL MISMO TIEMPO QUE UNA POTENCIA DOMINANTE DEL PACÍFICO TOCA TAMBORES DE GUERRA TODOS LOS DÍAS.

PRIMERO: A diferencia de Francia, Ucrania no ha caído. El hecho de que Ucrania pudiera resistir o incluso prevalecer amortigua el shock psicológico de la invasión rusa, del mismo modo que el efecto de shock en aquel entonces habría sido más débil si Francia hubiera resistido parcialmente la invasión alemana en 1940 como lo había hecho en 1914. A Estados Unidos le llevó hasta 1917 intervenir en la Primera Guerra Mundial y, de hecho, el vencedor de las elecciones presidenciales de 1916 se postuló con la plataforma de mantenerse al margen de la guerra de Europa. Hoy parece más 1914 que 1940.

SEGUNDO: a Putin le encantaría fracturar la OTAN, pero a diferencia de Hitler no parece empeñado en conquistar toda Europa y manifestar así una amenaza directa a las Américas. Los limitados objetivos rusos amortiguan el estímulo para una respuesta total por parte de Estados Unidos, sus aliados y sus socios.

TERCERO: El agresor del Pacífico, la China comunista, aún no ha librado una guerra abierta contra sus vecinos como lo hizo el Japón imperial a partir de 1931, cuando invadió Manchuria. La agresión de China es una agresión de bajo grado. La tolerancia es una elección deliberada, no por buena voluntad sino por estrategia. Beijing prefiere competir en la "zona gris" precisamente para evitar aplicar un catalizador para la construcción de alianzas y preparativos militares a gran escala por parte de los guardianes del orden regional y global. Parece esperar llevar a Asia Oriental más allá de un punto de inflexión desde el orden global basado en reglas hacia una era de dominio regional chino, pero iniciando este cambio de estado con la menor turbulencia posible. En ese sentido, los supervisores comunistas chinos son como un ingeniero naval que calienta la planta hasta el punto de ebullición lenta y constantemente. Como dije antes, es posible superar un punto de inflexión con poco dramatismo. Y, de hecho, eso haría las delicias de los enemigos del sistema.

Entonces, ¿nos encontramos en un punto de inflexión en la seguridad global? Yo diría que ciertamente nos estamos acercando a ese punto en Europa Oriental y el Pacífico Occidental, donde los agresores están desafiando a los defensores del orden regional euroasiático para que cumplan sus compromisos de seguridad, y esperan desacreditarlos a ellos y al sistema si no pueden hacerlo. Si los agresores tienen éxito a nivel regional, bien podrían vaciar el orden global en su conjunto, arrojándonos a un mundo oscuro.

Nos corresponde oponernos a sus esfuerzos, haciendo un esfuerzo igual al de nuestros antepasados. ■

Fuente: 1945

Sobre el Autor

James Holmes es catedrático en la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos y miembro no residente de la Escuela de Asuntos Públicos e Internacionales de la Universidad de Georgia. Las opiniones expresadas aquí son sólo suyas.

HACER CLICK AQUI PARA VER ARTICULO ONLINE

2050: ¿Cómo será el Futuro del Sector Marítimo?

LLOYD'S REGISTER

03/10/2023

El sector marítimo, responsable del transporte del 80% del comercio mundial, se enfrenta a un período de gran transformación.

En respuesta a las amenazas y oportunidades emergentes, *Lloyd's Register y Lloyd's Register Foundation* han lanzado juntos el programa de investigación "Tendencias Marítimas Globales 2050".

Escrito por *Economist Impact*, el informe incluyó una extensa revisión de la literatura y 16 entrevistas cualitativas con profesionales de la industria y la política marítima, para analizar el panorama que se espera en las próximas décadas para la industria y hacer un pronóstico de los riesgos y oportunidades, así como de las inversiones necesarias para enfrentar un desafiante futuro.

Enfocándose en cambios demográficos, economía global y tendencias regionales, esta publicación pinta un cuadro intrigante del futuro de los océanos y su influencia en la economía mundial.

Cambio Demográfico y Económico:

Uno de los datos más impactantes que nos ofrece este informe es que más del 50% del crecimiento poblacional global hasta 2050 se concentrará en las vastas regiones de Asia y África. Esto significa que en estas áreas del mundo se producirá un aumento sin precedentes de la población, lo que, por sí solo, tiene profundas implicaciones para la industria marítima y el comercio global.

Esta explosión demográfica generará una demanda significativamente mayor de bienes manufacturados y productos básicos, lo que impulsará aún más el comercio marítimo. África, en particular, se convertirá en un actor clave, con una población joven y una creciente clase media que anhela una mayor calidad de vida. La industria marítima deberá adaptarse a esta nueva dinámica.

Deglobalización y Fragmentación:

A medida que las naciones priorizan la seguridad y la autosuficiencia, veremos un aumento en las alianzas económicas regionales y políticas proteccionistas. La transición hacia fuentes de energía renovable, como la solar y la eólica, cambiará las rutas comerciales tradicionales, a medida que los países busquen reducir su dependencia de los combustibles fósiles.

Esta reconfiguración de las redes logísticas y las cadenas de suministro tendrá un profundo impacto en la industria marítima. Las empresas deberán adaptarse a patrones comerciales cambiantes y una mayor regionalización del comercio. Además, la industria tendrá que lidiar con cuestiones de seguridad energética a medida que los países busquen fuentes de energía más sostenibles.

Dominio de las Economías Asiáticas:

Una de las tendencias más notables que destaca el informe es el creciente dominio de las economías asiáticas en la economía global. China, en particular, se

UNO DE LOS DATOS MÁS IMPACTANTES QUE NOS OFRECE ESTE INFORME ES QUE MÁS DEL 50% DEL CRECIMIENTO POBLACIONAL GLOBAL HASTA 2050 SE CONCENTRARÁ EN LAS VASTAS REGIONES DE ASIA Y ÁFRICA.

espera que supere a los Estados Unidos como la economía más grande del mundo para 2050, con un PIB nominal de más de US$80 trillones, en comparación con los aproximadamente US$17 trillones en 2022.

Este cambio no solo transformará el equilibrio económico global, sino que también tendrá un impacto significativo en el comercio marítimo. Asia se convertirá en un epicentro de la actividad económica, y las rutas comerciales que sirven a la región experimentarán un aumento constante en la actividad. Los puertos en Asia deberán prepararse para un mayor volumen de carga y una infraestructura logística más avanzada.

Impacto en la Industria Marítima:

Estos cambios demográficos y económicos tendrán un impacto directo en la industria marítima en todo el mundo. Se espera un aumento significativo en la demanda de importaciones y consumo, especialmente en las regiones con poblaciones en crecimiento. El comercio marítimo jugará un papel fundamental en la satisfacción de esta demanda.

Es importante destacar que en 2021, las economías asiáticas ya representaban el 43% de las exportaciones marítimas y el 64% de las importaciones. Además, cuatro de los cinco países principales en suministrar marinos estaban en Asia, con Filipinas a la cabeza.

Desafíos para los Puertos de América Latina

Si bien el informe no especifica desafíos concretos para los puertos de América Latina, ya que se centra en tendencias globales y regionales a nivel mundial-, se desprenden algunas perspectivas generales que

A MEDIDA QUE LAS NACIONES PRIORIZAN LA SEGURIDAD Y LA AUTOSUFICIENCIA, VEREMOS UN AUMENTO EN LAS ALIANZAS ECONÓMICAS REGIONALES Y POLÍTICAS PROTECCIONISTAS

los puertos de esta región podrían enfrentar en este contexto.

Aumento de la Demanda: Con el crecimiento demográfico y económico en Asia y África, se espera un aumento significativo en la demanda de importaciones y consumo. Los puertos de América Latina podrían enfrentar el desafío de manejar un mayor volumen de carga y deberán garantizar una infraestructura logística eficiente para satisfacer esta demanda.

Cambios en las Rutas Comerciales: La reconfiguración de las rutas comerciales debido a la transición hacia energías renovables y la regionalización del comercio podría afectar las conexiones marítimas de América Latina con otros continentes. Los puertos de la región deberán estar atentos y adaptarse a estos cambios para no ser desplazados.

Eficiencia y Resiliencia: Para mantenerse competitivos, los puertos de América Latina deberán invertir en la eficiencia y la resiliencia de sus infraestructuras. Esto implica modernizar instalaciones, mejorar la gestión de la carga y desarrollar medidas de seguridad energética para garantizar un flujo constante de mercancías.

Competencia Global: Con el crecimiento de las economías asiáticas, los puertos de América Latina podrían enfrentar una competencia global más intensa. Deberán buscar formas de diferenciarse y ofrecer servicios de alta calidad para atraer tráfico de carga y mantener su relevancia en el comercio mundial.

Sostenibilidad Ambiental: A medida que aumenta la conciencia sobre la sostenibilidad ambiental, los puertos de esta región también deberán abordar la reducción de emisiones, la gestión de residuos y la adopción de prácticas más sostenibles en sus operaciones.

El Camino a Seguir:

En resumen, el futuro marítimo en 2050 se ve influenciado por cambios demográficos, la evolución económica y la ascensión de Asia en el escenario global. Estas tendencias no solo remodelarán el comercio global, sino que también presentarán desafíos y oportunidades emocionantes para la industria marítima y las economías de todo el mundo. La industria debe prepararse para un futuro marcado por la adaptación y la innovación constante.

Fuente: Lloyd's Register

HACER CLICK AQUI PARA VER ARTICULO ONLINE

OBTENIDO DE PR PORTS

ULAQ KAMA: Otro impulso para cambiar aún más el paradigma

HASAN ÖZYURT

04/10/2023

ULAQ KAMA es otra nueva incorporación a la familia ULAQ USV*. Tal como su nombre lo indica (en turco), ULAQ KAMA tiene forma de "KAMA (daga)" y dos filos: excelencia en el diseño e inteligencia artificial robusta.

El concepto de vehículos no tripulados no es nuevo, como todos sabemos. Lo nuevo es la transformación de lo que no era posible hace cien años en realidades tecnológicas durante la última década.

Entre las categorías de vehículos no tripulados, los sistemas que han avanzado más rápidamente y se han aplicado más ampliamente en el ámbito militar han sido los vehículos aéreos no tripulados (UAV). Se puede afirmar con seguridad, basándose en la tendencia de desarrollo, que los vehículos aéreos no tripulados seguirán progresando y proliferando a un ritmo similar, siendo los aviones de combate no tripulados el siguiente paso en esta evolución. Si bien los vehículos aéreos

La ceremonia de lanzamiento de ULAQ KAMA en la exposición IDEF 2023 en Estambul (Crédito: Meteksan)

EL CONCEPTO DE VEHÍCULOS NO TRIPULADOS NO ES NUEVO, COMO TODOS SABEMOS. LO NUEVO ES LA TRANSFORMACIÓN DE LO QUE NO ERA POSIBLE HACE CIEN AÑOS EN REALIDADES TECNOLÓGICAS DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA.

no tripulados continúan su rápido progreso, es crucial abordar otra categoría de vehículos no tripulados que tiene un papel distintivo en los asuntos marítimos.

Los vehículos de superficie no tripulados (USV), aunque sus aplicaciones iniciales se remontan a mucho tiempo atrás, se han quedado atrás de los UAV en las aplicaciones militares modernas. Si bien las razones detrás de esta discrepancia requerirían un análisis exhaustivo, dentro del alcance de este artículo, como profesional naval, brindaré una respuesta sesgada pero concisa: debido a que las operaciones marítimas son inherentemente más complejas y exigen un grado mucho mayor de "artificialidad". inteligencia."

Si bien los USV van a la zaga de los UAV en términos de desarrollo, varios catalizadores clave han contribuido al progreso de los USV: La madurez tecnológica alcanzada necesaria para su realización. El ejemplo claro de la integración exitosa de vehículos aéreos no tripulados en aplicaciones militares, que demuestra el potencial de las capacidades "no tripuladas" para los tomadores de decisiones políticas y militares. Y aclimatándolos al concepto de operaciones "no tripuladas". Seremos cada vez más testigos de las aplicaciones civiles y militares de los vehículos estadounidenses y de su rápida proliferación. Sin embargo, es poco probable que los USV reemplacen a los buques tripulados en un futuro próximo; Esta transformación probablemente ocurrirá mucho después de que los UAV logren lo mismo. Como se dijo anteriormente, el ámbito marítimo plantea mayores desafíos.

Meteksan Defense Inc. y ARES Shipyard Inc. inició el proyecto ULAQ USV en 2018. El primer prototipo surgió en 2020, y su exitoso lanzamiento de misiles guiados en 2022 marcó un hito mundial. Esta iniciativa continuó con la incorporación de nuevos miembros a

Otra ilustración de ULAQ KAMA mientras avanza a gran velocidad en las aguas litorales (Crédito: Meteksan)

la familia ULAQ. En un futuro muy próximo, se entregará un ULAQ USV totalmente operativo desarrollado para las Fuerzas Navales de Turquía.

ULAQ KAMA es otra nueva incorporación a esta familia. Tal como su nombre lo indica, ULAQ KAMA tiene forma de "KAMA (daga)" y dos filos: excelencia en el diseño e inteligencia artificial robusta. La excelencia en el diseño proporciona a ULAQ KAMA características como sigilo, alta velocidad, agilidad, confiabilidad y capacidad de supervivencia. La potente inteligencia artificial le dota de la capacidad de hacer frente a las incertidumbres del entorno operativo marítimo y naval, lograr el éxito contra los comportamientos defensivos de los objetivos, implementar tácticas de enjambre y discernir entre objetivos.

ULAQ KAMA no es una mina, un torpedo, un submarino, una lancha patrullera ni un misil guiado. Más bien, es un sistema que aborda algunos propósitos operativos de estas herramientas de guerra y al mismo tiempo responde a las desventajas inherentes a su naturaleza, complementando así su uso.

Los inconvenientes de las minas marinas, como la inmovilidad, el control limitado del área y la débil discriminación de objetivos, se abordan mediante la capacidad de ULAQ KAMA de utilizarse en toda el área operativa y sus capacidades avanzadas de discriminación de objetivos.

ES POCO PROBABLE QUE LOS USV REEMPLACEN A LOS BUQUES TRIPULADOS EN UN FUTURO PRÓXIMO

Otra ilustración de ULAQ KAMA mientras avanza a gran velocidad en las aguas litorales *(Crédito: Meteksan)*

Las vulnerabilidades de los submarinos, incluidas las limitaciones operativas relacionadas con factores tiempo-distancia y problemas de resistencia, que pueden ser aprovechadas por los adversarios, pueden mitigarse por el impacto de la presencia de ULAQ KAMA. Los adversarios no podrán centrarse únicamente en la guerra antisubmarina mientras ULAQ presente una amenaza de superficie inminente. ULAQ KAMA también puede complementar el uso de submarinos en el contexto de Anti-Access/Area Denial (A2AD) controlando el acceso a ciertas áreas.

La sensibilidad de las lanchas patrulleras rápidas a la detección y los contraataques, la vulnerabilidad a las amenazas aéreas y el impacto negativo de su pérdida en la comparación de fuerzas relativas y el riesgo de bajas se reducen en gran medida con ULAQ KAMA, al igual que otros miembros de la familia ULAQ.

El modelo a escala ULAQ KAMA se presentó el primer día de IDEF 2023.

Los misiles antibuque (ASM), con sus altos costos, inventario limitado, las avanzadas medidas de defensa de los buques de guerra contra ellos y las limitaciones en su efectividad contra objetivos cerca de costas, puertos o bahías, han sido consideraciones importantes en su empleo. ULAQ KAMA ofrece soluciones a estos problemas con su costo razonable, su rápida capacidad de producción en masa, su naturaleza asimétrica contra los sistemas de defensa y la capacidad de atacar objetivos en áreas como puertos, bahías o golfos donde los misiles ASM podrían ser menos efectivos.

El alcance operativo de ULAQ KAMA que excede las 200 millas náuticas, su capacidad para buscar y localizar objetivos específicos dentro del área operativa, su capacidad para adaptar la mejor estrategia de ataque contra las capacidades y tácticas defensivas de un objetivo, el desafío de su detección por los sistemas de sensores y visuales existentes medios, y el desafío de aplicar medidas defensivas contra él debido a su velocidad que supera los 50 nudos, lo distinguen colectivamente con atributos superiores.

La resistencia de ULAQ KAMA contra el fuego defensivo del adversario se deriva de su excelencia en diseño e ingeniería centrada en los detalles. Su tamaño compacto y su excepcional maniobrabilidad lo convierten en un objetivo formidable. Al profundizar en sus especificaciones, se pueden descubrir características adicionales que refuerzan su capacidad de supervivencia. La carga explosiva a bordo permanece inerte, inmune a la detonación tras el impacto de las balas. Los componentes críticos se benefician de cubiertas balísticas suplementarias, lo que aumenta su protección. Las robustas bombas de achique garantizan la flotabilidad y la estabilidad del barco, incluso en caso de daños en el casco.

Los paradigmas de la guerra naval que los vehículos estadounidenses han comenzado a sacudir reciben otro golpe con la introducción de ULAQ KAMA. Un ejemplo de esto se puede observar en los casos en que Ucrania desplegó efectivamente vehículos estadounidenses kamikazes en el Mar Negro:

- **Ataque a la fragata Almirante Makarov y al barco minador el 29 de octubre de 2022 .**
- **Ataque al barco de inteligencia Ivan Khurs cerca del estrecho de Estambul el 24 de mayo de 2023 .**
- **Intento de ataque al barco de inteligencia ruso Priazovye el 11 de junio de 2023.**

- **Ataque al puente Kerch el 19 de julio de 2023.**

- **Ataques al tanque de desembarco ruso (LST) Olenogorsky Gornyak y al petrolero SIG el 4 de agosto de 2023, en el puerto de Sebastopol.**

Estos ejemplos anteriores demuestran claramente el resurgimiento de un concepto anticuado, que ahora ha evolucionado hacia una estrategia asimétrica y ha alcanzado un notable nivel de madurez tecnológica. La naturaleza "asimétrica" de esta arma encuentra su definición en las palabras de un soldado ucraniano: "A Rusia le llevaría 10 años o más desarrollar contramedidas contra tales armas, como están intentando contrarrestar un arma del siglo XXI con armas del siglo XX. equipo; Estamos un siglo por delante de ellos".

Las medidas defensivas tradicionales, como las patrullas aéreas y navales en las proximidades de las bases navales, la aplicación de protocolos defensivos continuos, la colocación de boyas y barreras tipo red en las entradas de los puertos y alrededor de los buques, y la utilización de todas las medidas de vigilancia disponibles, así como Además de mantener un estado de mayor preparación en los barcos en navegación, no será suficiente contra un arma como ULAQ KAMA. Incluso estas medidas convencionales vienen con sus costos asociados. Además, en un conflicto prolongado, no se puede ignorar la posible imposición de estrés y exigencias al personal involucrado. Este aspecto por sí solo subraya un importante efecto asimétrico impuesto por un arma como ULAQ KAMA. La proliferación de aplicaciones militares no tripuladas requiere el desarrollo simultáneo de contramedidas rentables.

Si bien se reconoce el desafío de mantenerse al día con el rápido ritmo del avance tecnológico dentro de los paradigmas de defensa, es evidente que esto es una necesidad. Aquellos que puedan integrar rápidamente las capacidades que ofrece el progreso tecnológico en las operaciones militares obtendrán una ventaja sobre sus adversarios o adversarios potenciales. Los profesionales militares, muy conscientes de la veracidad de esta propuesta demostrada a lo largo de la historia, incorporarán las ofertas potenciales de ULAQ KAMA en sus conceptos y doctrinas operativas.

Impresión artística del ataque con drones marítimos (USV) a Sebastopol. Aunque la Armada rusa pudo destruir algunos de los drones, varios lograron pasar. (Créditos a HI Sutton)

Además, considerando la inevitabilidad de la proliferación de tales sistemas de armas, se esforzarán por adquirir capacidades de defensa que hagan más simétricas las características "asimétricas" de estas armas, asegurando así que se alineen con los principios de sus estrategias.

La experiencia combinada de METEKSAN Defense Inc. y ARES Shipyard Inc., junto con la excelencia en el diseño, la rentabilidad y el potencial prometido, posiciona a ULAQ KAMA de manera ventajosa dentro de las evaluaciones de los profesionales navales que se esfuerzan por mantenerse al día con el rápido ritmo de la tecnología. avance.

* Vehículo de Superficie No Tripulado

Escrito por Hasan Özyurt, (R) Contralmirante (UH), consultor de gestión de Meteksan Defense Inc.

Fuente: Naval News

HACER CLICK AQUI PARA VER ARTICULO ONLINE

Geopolítica y poder naval en el siglo XXI

JUAN BATTALEME

05/09/2023

Existen tres tipos de países en su relación con los océanos: quienes lo integran en su estrategia internacional y asignan un rol preciso a sus Armadas; quienes lo hacen parcialmente debido a la desconexión entre su estrategia internacional y el rol asignado a sus Armadas; y aquellos que carecen de la capacidad o de la voluntad de hacerlo donde el océano es un espacio disfuncional o secundario en el orden de prioridades.

Dos conferencias realizadas en Alemania bajo los auspicios de la Fundación Konrad Adenauer y el ISPK, se llevaron a cabo para analizar el rol y relevancia de las Armadas de los países que, por posición geográfica, cercanía a zonas de clivaje geopolítico, y/o su vinculación con el comercio internacional son relevantes en la arena internacional. De forma complementaria se analizaron las disrupciones estratégicas presentes (Ucrania) y futuras (China) y sus consecuencias sobre la geopolítica a nivel mundial.

Tanto el Simposio sobre el Poder Marítimo, como la Conferencia de Seguridad Internacional de Kiel, presentaron argumentos útiles para pensar las prioridades de defensa en la actual transición internacional:

1) Resolver el problema de la llamada "ceguera marítima" (seablindness) es esencial ya que el esfuerzo naval depende de una conciencia societal que excede a la organización que protege los intereses del Estado en el mar. La visibilización de la dependencia incremental con el mar en términos económicos y de seguridad se relacionan los recursos que se asignan en la protección cercana y lejana de los intereses en ese ámbito.

2) Las Armadas pueden quedar sujeta a tres posibles configuraciones: a) una de cercanía, que protege costas, el espacio contiguo, con una vinculación limitada con los países cercanos, b) una que proteja que pueda conducir operaciones más allá del horizonte -ofensivas y defensivas- desde el dominio submarino hasta alcanzar el Aero-espacial de forma cooperativa, interoperando con Armadas socias o aliadas, entrelazando intereses y, c) una fuerza naval que lleve a cabo operaciones ofensivas y defensivas de manera autónoma transoceánica.

3) definir el alcance operacional sirve para establecer las capacidades necesarias presentes y futuras. Por proximidad y medios disponibles, Alemania desea constituirse en el eje que articula el Mar Báltico protegiendo las líneas de comunicación naval junto con la infraestructura crítica submarina existente, donde existen vulnerabilidades como lo demostró el ataque al Nord stream. Pero no desean quedarse confinados al espacio territorial contiguo. Actualmente promueven acciones vinculadas a la protección de una extensa red de líneas de comunicación naval que la llevan a operar en teatros tan diversos como el Ártico, los mares del norte de Europa y el Océano Atlántico Norte.

DEFINIR EL ALCANCE OPERACIONAL SIRVE PARA ESTABLECER LAS CAPACIDADES NECESARIAS PRESENTES Y FUTURAS.

RESOLVER EL PROBLEMA DE LA LLAMADA "CEGUERA MARÍTIMA" (SEABLINDNESS) ES ESENCIAL, YA QUE EL ESFUERZO NAVAL DEPENDE DE UNA CONCIENCIA SOCIETAL QUE EXCEDE A LA ORGANIZACIÓN QUE PROTEGE LOS INTERESES DEL ESTADO EN EL MAR.

A ello se suma la demanda de contención a China; obligando a priorizar sus ámbitos operacionales, con los desafíos de personal y operacionales que ello conlleva.

Finalmente, quienes defienden la prioridad del reequipamiento del Ejercito, utilizando como imagen a la tortuga, argumentan que la Armada es el caparazón que proteje su supervivencia, por lo tanto, esa coraza debe estar "unida" al ámbito terrestre.

Una imagen noble pero que esconde una mirada de dependencia del componente naval al terrestre, y que la Armada inteligentemente disputa, en tanto señalan que la tortuga debe alimentarse por lo tanto su función es proteger aquello que la conecta con su fuente de alimentación. Tener una estrategia escrita sobre el uso del ámbito oceánico es solo la mitad de la ecuación, la otra mitad está compuesta por la modernización de las fuerzas navales y su correspondiente actualización doctrinaria, ya que en el mar se juega también la riqueza y seguridad de los países que este conecta. ■

HACER CLICK AQUI PARA VER ARTICULO ONLINE

SEPARATA DE ACTUALIZACIÓN PROFESIONAL

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

DIRECTOR DE LA ESCUELA
DE GUERRA NAVAL
CN Gustavo Adolfo Principi

DIRECTOR DE LA SEPARATA
CL VGM (R) Carlos Ernesto Cal

SECRETARIO DE REDACCIÓN
Dr. Jorge Bóveda

DISEÑO GRÁFICO
Gabriela Garimaldi

Tel: 4346-8600 int. 3349 / 3363 / 3247 - Fax: 4346-8600 int. 3346. Correo electrónico:esgnrevista@gmail.com